INTERNACIA FERVOJISTO



1992.3

Redaktora babilo

Ĉifoje iom magra, sed volonte mi rezignas, ĉar multe pli grava estas la ĉi-apuda alvoko al ĉiuj, kiuj vivas ekonomie sekure, kaj kiuj sentas eblecon helpi en streĉa situacio.

Cetere ni prezentas buntan faskon de informoj kaj artikoloj pri fervojaj temoj.

Rapidu, se vi ankoraŭ ne aliĝis al la 44a IFK en Münster, ĉar tiu nia ĉiujara manifestacio ja estas - kiel ofte akcentite - la ĉefa ekzistorajto de speciala Esperanto-organizaĵo por nia fako. Des plie, ke eblas interkrampe flustri al vi, ke la unua Fervojfaka Kajero de IFEF estos preta por la Münster-kongreso. Do, ne maltrafu tiun eventon.

Ĝis!

Red

Adopta fonduso reenkondukata

Kaŭze de la gravaj ekonomiaj problemoj en multaj landoj, kie IFEF havas asociojn - precipe en la t n reformlandoj en meza kaj orienta Eŭropo - la estraro de IFEF dum sia kunveno fine de marto en Parizo decidis restarigi la ADOPTAN FONDUSON.

Ĉiu, kiu havas eblecon kaj kiu sentas solidaron kun kolegoj suferantaj ekonomiajn mankojn, bonvolu kontribui al la fonduso.

La estraro de IFEF decidos pri uzo de la enhavo, sed unu afero estas certa, nome ke por ĉiu sumo, egala al 6 svisaj frankoj, - kiu sumo por multaj el ni estas vere tolerebla elspezo- ankoraŭ unu kolego ricevos INTERNACIAn FERVOJISTOn kaj estos konsiderata membro de IFEF, do sentos sin ano de nia kolektivo, kiu strebas al utiligo de la Internacia Lingvo je la bono de la fervojoj.

Sendu vian kontribuaĵon al la kasisto de IFEF, ĉu per interŝanĝeblaj monbiletoj, ĉu pere de unu el la poŝtĝiraj aŭ bankaj kontoj de IFEF (vidu ĉiam la finan paĝon de IF). Pripensu tamen, ke la dana banko forprenas 25 DKK kaj la dana poŝto 10 DKK por ĉiu ĝirado de eksterlando. Poŝtmandato al la kasisto ankaŭ taŭgas.

La situacio estas severa, sed ni estas certaj, ke per komuna streĉo ni transvivos ankaŭ ĉi tiun uraganon. Ni kalkulas pri via helpo.

IFEF-estraro

Enhavo

Frontpaĝo: TGV, komenciĝo de grandrapida erao



44a Kongreso de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)

16a-22a de majo 1992 en MÜNSTER, Germanio
Adreso: 44a IFEF-kongreso, Postfach 10 04 30,
D-W-6360 Friedberg/Hessen
Kontoj: E. Herlitze, 44. IFEF-Kongress Münster
Sparda-Bank Köln (BLZ 370 605 90),
Konto 100 068 675 aŭ
E. Herlitze, D-W-5300 Bonn 3
Postgiroamt Köln (BLZ 370 100 50),
Konto 4185 66 - 501

Kvina kaj lasta informilo

Ĝis la 10a de aprilo 1992 aliĝis 290 kongresanoj. Aliĝintoj, kiuj pagis minimume la kongreskotizon, ricevis intertempe la kongreskarton kun indiko de la mendita tranoktejo kaj stratomapo. LKK atendas pliajn aliĝojn de kongresanoj, kiuj pro la aparta situacio en la propra lando nur lastmomente povas decidi pri sia partopreno.

Kongresprogramo

Vendrede, 15.5.
Gazetara konferenco
Informejo en la ĉefstacio trako 21 malfermata

Sabate, 16.5.
Informejo en la ĉefstacio kaj akceptejo en la kongresejo (Münsterlandhalle) malfermata
Kiosko en la kongresejo funkcias
Monŝanĝejo en Germana Trafikbanko (DVB) eblas ĝis 17 h.
Blovorkestro muzikas antaŭ la ĉefstacidomo
Kunsido de estraro kun LKK
Kontaktvespero

Dimanĉo, 17.5.
Ekumena diservo en preĝejo Erlöserkirche
Inaŭguro de la kongreso
Akceptejo, kiosko kaj librostando funkcias ĝis vendredo escepte de merkredo
Alternativaj turismaj aranĝoj
Internacia balo

Lundo, 18.5.
Monŝanĝejo en DBV-banko eblas ĝis vendredo
Nepublika kunsido de estraro kun komitato
Gvidado tra la historia urbocentro
Prezentado de la sekvonta 45a IFEF-kongreso
Kunsido de Terminara Komisiono
Teatra vespero

Mardo, 19.5.
Unua publika plenkunsido

Unua fakprelego
Kunsidoj de Fake Aplika Komisiono kaj de redaktoroj
Koncert- kaj kantvespero en preĝejo Erlöserkirche

Merkredo, 20.5.
Tuttaga aútobusekskurso inkluzive tagmanĝon al la magnettrajna centro (Transrapid) kaj al kastelo Clemenswerth

Jaúdo, 21.5.
Dua publika plenkunsido
Dua fakprelego
Fervojaj aktualaĵoj
Movada forumo
Distra vespero

Vendredo, 22.5.
Komuna kunsido de Terminara kaj Fake Aplika Komisionoj
Filmo pri la 33a IFEF-skisemajno
Duontaga aútobusekskurso al akvokasteloj
Ferma kunveno
Adiaúa vespero

Sabato, 23.5.
Forveturo de postkongresanoj je la 11.05 h. per publika trajno al direkto Osnabrück. Necesas liberbileto aú tia kun FIP-rabato valida inter Münster kaj Bad Harzburg, ekde tie aútobuso senpaga.

La definitiva, kompleta programo estos transdonata kun la kongresdokumentoj en la akceptejo. Ŝanĝoj kaj modifoj estas rezervataj. Ni deziras agrablan vojaĝon al la kongresurbo kaj bonan restadon en Münster. LKK

Kvazaúrecenzo

Kongresistikaj Notoj de Gian Carlo Fighiera. Eldonis Centra Oficejo de Monda Turismo, Str. M.Skłodowskiej-Curie 10, Pl-85-094 BYDGOSZCZ, Pollando. Formato A5, 60 paĝoj, po 10 respondkuponoj aú egalvaloro ĉe la eldoninto.

La kajero detale kaj sistemece priskribas la diversajn formojn de kongresoj, konferencoj ktp en du partoj. Parto unua enhavas la temojn: Morfologio de la produkto, la elementoj de la merkato, merkatscienco, la problemaro de la studo de kunvenoj. Parto dua temas pri la praktika organizado de kunvenoj.

Kiel laikulo en tiu fako - same kiel en multege da aliaj fakoj - mi ne komprenas ĉion en la kajero, ĉar la esprimo 'notoj' de la titolo ŝajnas tre modesta, pro tio ke la aútoro relative profunde traktas la temon. Sendube la 'Kongresistikaj Notoj' estas valora helpilo por kongresaranĝontoj, ĉu por faciligi la laboron, ĉu por eviti tro da eraroj.

- - -

La eldonintoj ofertas diversajn interŝanĝajn interkonsentojn, pri kio oni sin turnu al ili.

Krome ili memorigas, ke ĝis la 15a de majo 1992 ili atendas sinproponojn por Internacia Studumo pri Turismo kaj Komerco 1992/93. Fine ili volonte aranĝos inter septembro 1992 kaj majo 1993 "semajnon de via lando" en la Esperanto-hotelo en Bydgoszcz - por la tieaj gestudentoj, por aliaj turistoj kaj por ĉiuj interesiĝantoj.

eho ■

Estonaj fervojoj restariĝos

Antaŭ la soveta okupacio en 1940 en Estonio estis 1434 km da fervojaj linioj (en 1919 estis 1056 km). En tiu malfeliĉa jaro 1940 la soveta reĝimo prenis de ni la bonordan fervojon, pli ol 30 staciojn, pli ol 30 larĝtrakajn lokomotivojn kaj 92 mallarĝtrakajn, 520 pasaĝerajn kaj 5616 varvagonojn, por kunigi ĉion al la soveta fervoja sistemo, kie ĉio baldaŭ difektiĝis kaj malordiĝis.

Dum la periodo de Estona Respubliko (1918 - 1940) la fervoja trafiko regule funkciis, ĉio estis bone zorgita. Dum la 51jara rusa-soveta okupacio ni perdis la bonordon, akuratecon kaj servokulturon. Transporto de varoj fariĝis ne orda, trajnoj malfruiĝis, varosendaĵoj ofte perdiĝis, eĉ tutaj vagonoj erarvagis en la vasta soveta lando. La vagonoj ne estis puraj, ne riparitaj, ne farbitaj, eĉ tiuj, kiuj trafikis internacie. Estonaj trajnoj iam estis famaj en Sovetio pro siaj pureco kaj bona servado, ĉar la estonaj fervojistoj sekvis siajn malnovajn tradiciojn.

Nun, liberiĝita de la soveta reĝimo, la Estona Fervojo heredis de la disfalinta Sovetio pere de "Balta Fervoja Regiono" 1026 km da fervojaj linioj, 90 staciojn, proksimume 300 pasaĝerajn kaj 7000 varvagonojn, 30 dizelajn kaj 25 elektrajn lokomotivojn. Jen la tuta havaĵo, per kiu ni devas komenci. Necesos bonordigi la reton, ripari la vagonojn kaj lokomotivojn, plibonigi la servojn por la pasaĝeroj kaj la vartrafikon.

Nia estona fervojo geografie estas "sakfervojo", ĉar pro la maro al nordo kaj okcidento estas fino. Sed al oriento la nombro da pasaĝeroj kaj varoj estas tre promesoplena. Ĉiutage la Estona Fervojo transportas ĉ. 60.000 pasaĝerojn kaj 70.000 tunojn da varoj. El tiuj kvantoj granda plimulto direktiĝas al Rusio. Niaj perspektivoj por estonto estas aliĝo al internaciaj fervojaj organizoj (UIC kaj aliaj), kiuj jam nun helpas per teknika konsilado kaj interŝanĝo de fakuloj. Por Eŭropo la Estonaj Fervojoj estas allogaj kiel ponto al Rusio.

Nun ĉe la Estonaj Fervojoj laboras ĉirkaŭ naŭ mil personoj, sed la fakta bezono estas pli malgranda. Superfluajn postenojn oni forigos. La interkonsentoj kun eksa Sovetio ne rapide povos evolui, ĉar mankas koncernaj instancoj sur la rusa flanko. Pri la rezultoj decidos la pasaĝeroj kaj la mendontoj de vartransportoj. La fervojo esperas baldaŭ venki la malfacilaĵojn.

Harri Koppel, Johannes Palu

Vizito en Estonio

Fine de februaro mi havis okazon viziti tiun landon, en kiu ekzistas la malgranda fervojista sekcio, kiun IFEF akceptis 1990 en Hamar, kiam ankoraŭ ekzistis Sovet-Unio. Nun finfine eblis renkontiĝi kun la personoj, kiuj spite al ĉiuj tiamaj kaj nunaj malfacilaĵoj kuraĝis kaj kuraĝas vivteni la sekcion. Ĉiu, kiu atente legis mian artikolon "Ĉu, ĉu ne?" en IF 2/91 scias, ke la diversaj revolucioj en la iam komunistaj ŝtatoj kaj iliaj konsekvencoj ne nepre signifis pozitivajn sekvojn por la esperantistoj en tiuj landoj. Tiuj ja nun ne plu suferas pro politika aŭ ideologia subpremoj kaj komplikaĵoj havi vojaĝpermeson. Sed kiel intertempe ĝenerale kaj vaste konate, sekvis ekonomiaj malfacilaĵoj, kiuj multloke superŝutas la homojn per montoj da zorgoj kaj tiel forprenas de ili la intereson por ĉio, kio ne kontribuas al la propra vivtenado.

Tio sendube precipe forte validas por tia estonia regiono, kiu estis submetita post la pasinta milito sub sovetan reĝimon, kies enloĝantoj multnombre estis deportitaj al Sibirio sen reveni, kaj kiuj en la propra ĉefurbo Tallinn fariĝis minoritato inter rusoj. Jen mi ne intencas priskribi eksteraĵojn de tiu urbo, kiu havis gloran kaj fieran pasintecon. La lastaj ankoraŭ ekzistantaj turoj kaj pordegoj atestas tion. Sufiĉu la konstato, ke la estonoj bezonos multege da fera volo, por ripari la nunan mizeron.

Mi sentis la varman ĝojon pri mia vizito kaj havis okazon, ĝui kortuŝan gastamon. Kulmina aranĝo certe estis kunveno en la loka klubejo, en kiu i.a. ĉeestis prezidanto Koppel kaj kasisto Palu de nia sekcio, krome la prezidanto de la Estonia Esperanto-Asocio. Oni nur povas deziri al niaj estonaj amikoj, ke ili havos daŭrajn fortojn kaj kuraĝon kaj paciencon por majstri la nunan situacion, kies fervojan flankon klare montras la artikolo sur la antaŭa paĝo.

J. Giessner

■

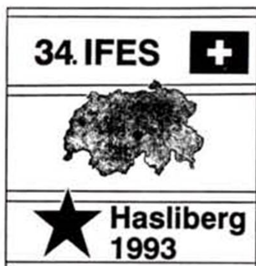
34a IFES

La 34a Internacia Fervojista Esperanto-Skisemajno (IFES) okazos en Hasliberg-Reuti, Svisio, de la 16a ĝis la 23a de januaro 1993.

Restadkosto, kiu inkludas maten- kaj vespermanĝon, estas 475,- svisaj frankoj (CHF). Partoprenontoj bonvolu antaŭ la 1a de septembro antaŭpagi po 500,- danajn kronojn (DKK) al poŝtĝira konto København 1 70 51 21 je nomo de Astrid Birkbak, Rugvænget 46, DK-2750 Ballerup (tel +45 42 97 43 29), ĉe kiu haveblas pli da informoj kaj aliĝilo. Oni avertas, ke sen antaŭpago aliĝilo ne estos traktata, ĉar la hotelestro deziras tiun sumon kiel garantion.

Iom pri la loko:
La komunumo Hasliberg situas en la regiono Berner Oberland. Ĝi konsistas el kvar vilaĝoj, kiuj troviĝas en alteco 1000-2000 m super la maro. La situo, en la centra parto de Svisio kun gravaj alppasejoj en la proksimeco, kaŭzas, ke Hasliberg estas ideala elirpunkto por ekskursoj ien ajn en Svisio.

Dum la vintro Hasliberg ofertas terenon kun 50 km da pistoj por alpina



skiado, 13 skiliftoj, 20 km da lojpoj por longdistanca skiado kaj 20 km da promenreto. Kompreneble estas skilernejo kaj por alpina ('svisa') kaj por longdistanca skiadoj.

■

Adresŝanĝo

Lucien DE SUTTER, ĉefkomitatano de IFEF, anoncas sian transloĝiĝon, kaj jena adreso validas ekde la 1a de majo 1992:

Lucien DE SUTTER
Frère-Orbanstraat 210
B-8400 OOSTENDE
tel +59 50 18 25



FORMIGO KAJ PERSPEKTIVO DE LA NOVA 'AZIA-EŬROPA KONTINENT-PONTO'

– voĉo el Cinio –

Sekve de la efektivigo de la reformiĝa kaj malfermiĝa politikoj en nia lando, plimultiĝas iom post iom politika kaj kultura influo kaj kontakto en ekonomia komerco kun diverslandaj popoloj de la mondo.

Pli kaj pli multe da landoj kaj regionoj esperas, ke nia lando povos kiel eble plej rapide malfermi la novan 'Azia-Eúropan Kontinent-Ponton' tra la kontinento de oriento al okcidento.

'Kontinent-Ponto' ne estas ponto, kiu transpasas riverojn, sed ĝi estas unu el la manieroj transpasi ne per maro. Tio signifas, ke oni povas transporti varojn de la haveno de la kontinenta finaĵo ĝis la alia haveno per fervojo, ŝoseo kaj aviadilo.

Transportado per la 'Kontinent-Ponto' alportas prosperon kaj efikon al la ekonomia disvolvo de la diversaj landoj ĉe la Pacifiko kaj Atlantiko, precipe al la landoj kaj regionoj de Eúropo kaj Azio.

La 'Azia-Eúropa Kontinent-Ponto' estas fervoja linio kunliganta Azion kaj Eúropon de oriento al okcidento, tra Cinio. Komenciĝante de la havenurbo Lian-Yungang en orienta Cinio, ĝi transiras kvin provincojn kaj regionojn: Jiangsu-provinco, Shandong-provinco, Henan-provinco, Gansu-provinco kaj Xinjiang-Ujgura aútonoma regiono, kaj ĝi trapasas i.a. jenajn urbojn: Xuzhou, Kaifeng, Zhengzhou, Lucyang, Tongguan, Xi'an, Baoji, Lanzhou, Wuwei, Yumen, Hami, Turpan kaj Urumĉi, kaj havas intiman rilaton kun Janghuai-a (Sanhaja), mezĉina kaj nord-okcidenta ekonomie kunhelpaj regionoj.

La kontinent-ponto kuniĝas per fervojo kun la stacio Druĵba de (antaúa) Sovetunio tra montpasejo Ala ĉe la okcidenta landlima regiono, poste atingas Roterdamon (Nederlando) tra Rusio, Pollando kaj Germa-

nio. Ĝi longas 4.108 km en Ĉinio kaj 6.000 km en (antaŭa) Sovetunio, Pollando, Germanio kaj Nederlando. Tio signifas, ke la fervoja linio en Ĉinio okupas du kvinonojn de la tuta longeco de la 'Ponto'.Elirinte el Ĉinio la fervoja linio kondukas al Roterdamo per tri diversaj linioj:

La norda: de la urbo Druĵba - Akdoka - Celinograd - Petropavlovsk - al ĉeffervojo de 'Azia-Eŭro-Kontinent-Ponto' - Moskvo - Brest-Varsovio - Berlin - Roterdamo.

La meza: de la urbo Druĵba - Akdoka - Celinograd - Samara-Smolensk - Brest - Varsovio - Berlin - Roterdamo.

La suda: de la urbo Druĵba - Aleksin - Ireck - Brjansk-Brest - Varsovio - Berlin - Roterdamo. (Tiu suda linio povas deturniĝi de Aleksin tra Mashad ĝis Teherano (Irano), kaj branĉiĝi de Brjansk al Cop ĝis Budapeŝto (Hungario)).

La direkto de la jenaj linioj montras, ke la 'Kontinent-Ponto' ne nur kunligas la plejparton da teritorio de Rusio, sed ankaŭ havas intiman rilaton kun Irano, la baltaj landoj, Pollando, Aŭstrio, kaj multaj aliaj landoj.

La distanco de la urbo Lian-yungang (Ĉinio) ĝis Roterdamo tra Singapuro kaj Suez-kanalo per mara vojo estas 19.899 km. La 'Azia-Eŭropa Kontinent-Ponto' de Vladivostok ĝis Roterdamo tra Siberio kaj Moskvo per fervojo longas 11.912 km. Tial la nova 'Azia-Eŭropa Kontinent-Ponto' malplilongigas tiujn du liniojn aparte je ĉ. 10.000 kaj 2.000 km La mallongigo de la transporta distanco povas ŝpari multe da transporta elspezo kaj redukti la transportan tempon.

Cetere, havante sian konvenan situon, Lian-yungang estas neglacia haveno - ĝi funkcias dum tuta jaro kaj pro tio ĝi logas kelkajn landojn kaj regionojn de suda Azio, ekz-e Japanio, Sud-Koreio, Filipinoj, Singapuro, Indonezio, Honkongo kaj Taiwan.

La nova 'Kontinent-Ponto' donos gravan influon al Ĉinio:

1) ege akceli ekonomian kunlaboron kaj reciprokan komercon kun la rilataj landoj en la mondo, kaj altigi la nivelon en la eksteraj ekonomio kaj komerco de Ĉinio,
2) plifortigi politikan kaj kulturan influon inter diversaj landoj. Multaj belaj pejzaĝoj kaj vidindaj antikvaĵoj laŭ la fervoja linio fariĝos videblaj por diverslandaj turistoj. Malfermo de internacia trajno liveras ege utilajn kondiĉojn por vigligi turismon de Ĉinio,
3) ricevi bonan ekonomian efikon: ne nur ŝpari transportan elspezon en la eks- kaj importa komerco, sed ankaŭ plimultigi enspezon per la transita transportado de rilataj landoj kaj regionoj, kaŭze de la plilongigo de la fervoja reto en Ĉinio,
4) antaŭenpuŝi ekonomian disvolvon en la meza kaj nordokcidenta partoj de Ĉinio: disvolviĝintaj regionoj pli prosperos, disvolviĝontaj regionoj pli viglos en la ekonomio.

Resume, la nova 'Azia-Eŭropa Kontinent-Ponto' ludos netakseblan rolon levante la prestiĝon de Ĉinio tra la mondo kaj por la prospero de la socio.

Li Sen
Unuiĝo de ĉinaj Fervojistaj Esperanto-Grupoj
(esperantigis HAN Zhuwu; ni prenis el DEFA-bulteno)



Fervoja granda rapideco

Ŝajne ke nun en Italio la granda rapideco komencos funkcii. Fakte la ekstra komisaro NECCI jam mendis 30 elektrotrajnojn ETR-500, entute 300 vagonojn kaj 60 lokomotivojn kiel bazon por stoko da supertrajnoj, sufiĉaj por la estontaj naciaj postuloj. En la nova veturilaro oni modifos la trakci-movigon, oni redesegnos la internon de la vagonoj ŝanĝante la pozicion de la pakaĵdeponejoj kaj de la telefonejoj. Por la lokomotivoj oni uzos novan plurtension por vojaĝi en tutan Eŭropon; nun, la diversaj tensioj uzataj en la diversaj landoj devigas la ŝanĝon de la lokomotivoj ĉe la limoj. Samtempe, unuafoje, kunsidis la administraro de TAV, societo intermiksa: publika kaj privata, kiu ricevos de FS (Itala Ŝtata Fervojo), en koncesio, la plenumon de la plano, la konstruon kaj la ekonomian ekspluatadon de la linioj kaj substrukturoj de la sistemo "Granda Rapideco". Tio estas memkompreneble la starto de kolosa laboro. Certe la kostoj de la plano estos grandegaj; por konstrui la grandan "T", nome fervojan kruciĝon de la linioj Milano - Napoli kun tiu de Torino - Venezia. La kostoj inkluzivas ĉu la fervojajn laborojn ĉu la aldonajn civilajn instalaĵojn, la ekipaĵojn kaj la teknologiojn. Al tiaj oni devas aldoni tiujn de la rulanta materialo, la urbajn nodojn kaj la instalaĵojn plufunkciadajn. Entute kostos 27.000 miliardoj da liroj. La "Ente Ferrovie" (Fervoja Institucio) antaŭvidis la starton de la laboroj komence de 1992a por la linioj Bologna - Firenze kaj Roma-Napoli kaj en la dua duonjaro por la Milano - Bologna kaj Torino - Venezia. Nun, nur la Firenze - Roma, kun la novkonstruita "Direttissima" estas bone ekipita por la nova sistemo. La tempodaŭro de la konstruado de ĉiu linia parto estas antaŭvidata dum tri jaroj.

Estas jam en evolua stato ankaŭ la klopodoj por interkonsento flanke de FS kaj Regiono Liguria kaj konsorcio da privataj entreprenoj por la realigado de la fervojaj kunligoj je granda rapideco de Genova ĝis Milano kaj de Genova ĝis Ventimiglia kaj franca landlimo. Tiu kunligo kun la franca-hispana koridoro, realigos tiamaniere la unuan internacian konekson je "Granda Rapideco" kun la aliaj landoj de la Eŭropa Komunumo. La laboroj devus komenci dum oktobro 1992a kaj finiĝi dum 1997a.

La "Itala Ŝtata Fervojo" krom la "Granda Rapideco"n klopodos ankaŭ programi novajn financajn investadojn por 2.200 miliardoj da liroj por renovigi la rulantan materialon kaj realigi la "svecchiamento" (junigado) modernigadon de la lokomotivoj por kiuj la tempodaŭro de funkciado estos mallongigita de 26 al 23 jaroj.

GE-GIMELLI

Fervoja elektrizado en Ĉinio

Ĝis la fino de aŭgusto 1991 Ĉinio elektrizis 16 trunkajn fervojojn kun longo de 7.174 km, formante tri grandajn retojn de elektrizitaj fervojoj en norda, centra kaj nordokcidenta Ĉinio, tiel ke ĝi multe levis la povon de fervoja trafiko kaj akcelis la disvolviĝon de la nacia ekonomio.

De 1991 ĝis 1995 Ĉinio elektrizos la Pekin - Kantonan, Pekin - Ŝanhajan kaj aliajn fervojojn, t.e elektrizi 21 trunkajn fervojojn kun totala longo de 5.000 km.

(El Popola Ĉinio 2/1992)



Esperanto kaj Politiko

Jam de pluraj jaroj la "Radikala Partio" (Partito Radicale - PR) apogas diversmaniere la disvastigadon de Esperanto. Tiu ĉi partio, kiu sin nomas "transnacia" (transnazionale), uzas kaj reklamas nian Esperantan lingvon kaj movadon pere de sia organo "Notizie Radicali" kaj sia Radiostacio "Radio Radikale". Por la celo helpi Esperanton oni starigis "Radikala Esperanto-Asocio"-n.

La Eúropa-Deputito Marco Pannella, kiu estas la fondinto kaj elstarulo de tiu ĉi partio partoprenis en la 62a Itala Kongreso de Esperanto en Padova en 1990. En ĝia interveno li faris gravajn praktikajn proponojn por la enkonduko de Esperanto en la Eúropa-Komunumon, pri kiu multe skribis ankaú la Esperanta gazetaro. Nun la Esperanta eldono de "Notizie Radicali" aperas tute Esperantlingva sub la nomo "LA PARTIO-NOVA" kaj estas sendita al la membroj de la Eúropa Parlamento kaj al parlamentanoj de la leĝdonaj asembleoj (ankaú regionaj kaj federaciaj) de 35 landoj (pli ol 40.000 - kvardekmil - parlamentanoj).

GE-GIMELLI

IFES 1992

Vrátna-valo estas kerno de la nacia parko Malá Fatra en norda Slovakio. La tre mallarĝan enirejon al ĝi, nomitan Tiesňavy, gardas ŝtona Monaño. Ankaú aliaj sablaj ŝtonegoj ŝajnas esti Kamelo, Krokodilo, Sciuro, Ploranta Anjo ... Vrátna signifas revendeviga. Ne nur pro tio, ke la asfalta ŝoseo tutsubite finiĝas kaj devigas ĉiujn reveni, sed ankaú pro tio, ke majesta montoĉeno diras: revenu denove ...

En la tagoj ek de la 8a ĝis la 15a de februaro 1992 33 partoprenintoj de la 33a Internacia Fervojista Esperanto-Skisemajno ĝuis iom malsekan sed tamen neĝan naturon ĝuste en Vrátna-valo. Al la aranĝaĵo donis internacian karakteron 3 aústroj, 6 germanoj, 5 danoj, 10 francoj, 2 italoj, unu svisino kaj 6 hejmaj neĝemuloj. Inter ili estis la honora prezidanto de IFEF sinjoro Joachim Giessner el Germanio, la honora prezidanto de Monda Turismo sinjoro Max Finkenzeller el Aústrio, organizinto de la dekunua IFES, kiu okazis same en Vrátna-valo, sinjoro Ladislav Láni el Ĉeño-Slovakio. Kelkaj skiis, kelkaj longskiis, kelkaj partoprenis preparitajn ekskursetojn al muzeoj. En proksima vilaĝo Terchová troviĝas muzeo pri popola heroo rabisto Juraj Jánoŝík, simbolo de libereco. La vilaĝo estas ankaú naskiĝloko de fama sciencisto el la 18a jarcento, de slovaka Sokrato, bibliotekisto en reĝa korto de Marie Therese kaj ties konsilanto - Adam Františ̂ek Kollár. Ankaú regiona muzeo en alia vilaĝo Krasňany donas imagon pri vivmaniero de la popolo kaj samtempe montras, kiaj animaloj vivas kaj kiaj kreskaĵoj kreskas en tiu regiono. La partoprenintoj alte taksis la nivelon de tiujĉi vilaĝaj muzeoj. Kvankam la vetero ne estis tro favora en pertelfera ekskurseto al Snílov-montpasejo kaj posta promeno sub piedoj de la plej alta montopinto Kriváň (1709 m) oni povis ĝui ne nur venton kaj malvarmon, sed ankaú varmajn sunajn radiojn.

Vesperoj ankaú estis okupitaj. En dimanĉa vespero belaj melodioj aplaúdigis la manojn de la aúskultantoj same kiel ĉarma pupprezentaĵo, memkompreneble en Esperanto, fare de samideano Tomáŝ Plaszky. Je bona humoro per mallongaj ŝercaj parolad-

etoj kontribuis ankaŭ la ĉeestantoj. Lundon oni povis ĝui la popolajn kantojn kaj dancetojn fare de ĝis dekjaraj infanoj, kiuj eĉ eklernis la vortojn de konata slovaka popola kanto Dancu, dancu parkere. Pere de lumbildoj oni povis konatiĝi kun Vrátna-valo ne nur vintre, sed ankaŭ en aliaj jartempoj, same kiel kun la laboro de Montara servo. Vespere oni rememoris pri pasintjara IFES en Les Contamines Montjoie en Francio rigardante la vidbendon, kiun, kiel ĉiujare, faris sinjoro Hilaire Happi-Fosso el Francio. En marda tuttaga busa ekskurso en Vysoké Tatry (Altaj Tatroj) oni povis ĝui freŝan neĝon. Revenante ni ĉesis por trinki iom da kafo en hotelo Esperanto en Pribylina. Bedaŭrinde, la nova posedantino, privatulino, ne rilatas al E-movado. Tamen ŝi promesis, ke en nova eldono de informilo pri sia hotelo ŝi uzos ĉe germana lingvo ankaŭ Esperanton. Ĵaŭdan vesperon plibeligis gestudentoj el konservatorio en Žilina, kiuj prezentis kelkajn konatajn melodiojn kaj eĉ kelkajn popolajn kantojn en Esperanto. Vespero apartenis al gaja karnavalo. Oni povis vidi homon el kaverno, muson Mickey, virinon, kiu fakte estis viro, grupon da monaĥoj (ĉu inspiris ilin eble tiu ŝtona gardanto de la valo?). Agrabla etoso regis ĝis malfrua nokto. Ĵaŭdo jam estis laborplena. Antaŭtagmeze okazis la slalom-konkuro (venkis ĝin ĉeĥa reprezentantino Eva Kopeĉná), posttagmeze oni longskiis (la venkinto estis Ivan Potiŝka, same el Ĉeĥio). Vespere oni turmentis la kapojn super la taskoj de la lingva konkuro. La plej bona denove estis Ivan Potiŝka. En vendreda konkuro por piedirantoj, kiu okazis malgraŭ pluvema vetero, estis plej sukcesa sinjorino Astrid Birkbak el Danio. Premion de IFEF - belan kristalan vazon - gajnis sinjoro Horst Theurich el Germanio, kiu atingis duan lokon en lingva konkuro kaj same duan lokon en slalom-konkuro en kategorio de pli aĝaj skiantoj. Kaj vespero jam apartenis al adiaŭo dancante ĉe belaj sonoj de folklora grupo de fratoj Mucha.

Oni diras: mortis la reĝo, vivu la reĝo! La 33a IFES finiĝis, vivu la 34a, kiu okazos ek de la 16a ĝis 23a januaro 1993 en svisa centro Hasliberg-Reuti.

Raportis FEJFI

Fakdelegitoj de UEA

Kiom da fakdelegitoj de UEA pri fervojaj aferoj troviĝas? Tro malmultaj!

Ni scias, ke povas esti ekonomia ŝarĝo fariĝi individua membro de UEA - kaj tio necesas almenaŭ dum jaro antaŭ la delegiteco -, sed altigi la nombron de fervojaj fakdelegitoj altigas ankaŭ la prestiĝon de IFEF kaj helpas en pli vasta perspektivo la fervojon.

Do, pripensu ĉiuj kaj ekagu tiu, al kiu eblas.

IFEF-estraro

Forpaso

S-ino Belka Beleva, bulgara aktorino, informis jene:

> 'La 7an de februaro 1992 forpasis mia ŝatata edzo, **Anani ANEV**, aktoro.'

Multaj verŝajne memoras, ke tiu geedza paro ludis teatraĵojn dum kelkaj IFEF-kongresoj, ekzemple en Varna en 1968 kaj en Lugano en 1972.

IFEF kondolencas al la vidvino.



Niaj jarkunvenoj

Norvega Esperantista Fervojista Asocio (NEFA) aranĝis sian jarkunvenon la 8an de februaro 1992. Ĉeestis kiel gasto kaj reprezentanto de NEL honora membro kaj komitatano de UEA profesoro Carl Støp-Bowitz.

La jarkunveno decidis ŝanĝi la norvegan nomon de la asocio al "NSB Esperantoforbund". Cetere decidiĝis ek de aprilo 1992 eldoni propran asocian organon, "Norvega Fervojisto", norveglingve "NSB Esperantisten". Ĝi provizore havos 4 numerojn jare kun minimume 8 paĝoj po numero. La enhavo estos parte en Esperanto kaj parte en norvega lingvo. Redaktos ĝin Rolf Bergh.

Elektoj:
Prezidanto Rolf Bergh, vicprezidanto Per Johan Krogstie, sekretario Per Engen, kasisto Odd Kolbrek, estraranoj Kåre Bye, Ivar Granmo, Wilfred Hortman, anstataŭantoj Arnold Selnes, Asbjørn Iversen. Komitatano al IFEF por 2 jaroj Rolf Bergh.

Sekretario

FFEA

La jarkunveno de Franca Fervojista Esperanto-Asocio (FFEA) okazis en Parizo 27an-29an de marto 1992. Samtempe kaj samurbe okazis la printempa estrarkunsido de IFEF, do la tuta IFEF-estraro partoprenis la jarkunvenon.

Vendrede abunda bufedo invitis al plena satiĝo kaj poste estis prezentita interesa spektaklo de diapozitivoj kaj muziko/rakonto pri Prago kaj Olomouc en la pasintjara kongreslando.

Sabate okazis ŝipekskurso sur riveroj Sejno kaj Marno tra kluzoj kaj pitoreskaj kurbaĵoj, kaj kun abunda manĝo sur insulo Sankta Katerina. Granda travivaĵo, kiu konigis al ni la urbon laŭ neordinara vidpunkto.

La ĝenerala kunveno de FFEA dimanĉon antaŭtagmeze atestis pri grava, serioza kaj konstanta laboro centre kaj en la grupoj, kaj ne malpli la laboro por FISAIC, kiu estas despli grava, ĉar FISAIC aŭtune devos decidi, ĉu daŭrigi la uzon de Esperanto kiel tria laborlingvo. La IFEF-estraro havis valoran kontakton kun la ĝenerala sekretario de FISAIC, s-ro Truel, dum sia restado en Parizo.

Dankon al FFEA pro interesaj riĉenhavaj tagoj.

Red.

ĈINAJ FERVOJISTAJ ESPERANTISTOJ KUNVENIS EN TANGSHAN

Unuiĝo de Fervojistaj Esperantistaj Grupoj okazigis renkontkunvenon 30an de decembro lastjare - 3an de januaro ĉijare dum la 2a Ĉina Kongreso de Esperanto en la urbo Tangshan, provinco Hebei. Pli ol tridek fervojistaj esperantistoj de Pekino, Tianjin, Huhhot, Baotou, Interna Mongolio, Zhengzhou, Liuzhou, Tonghua, Wuhan, Chifeng, Tangshan, Guye kaj aliaj lokoj partoprenis en la kunveno.

S-ro Li Sen, prezidanto de UFEG prezidis la kunvenon kaj faris prelegon titolitan ESPERANTO ESTAS LINGVO VIVOPLENA. S-ro Han Zuwu, vic-prezidanto de UFEG prezentis pri la internacia kontakto en la urbo Tianjin kaj estonta laboro de ĉinaj fervojistaj esperantistoj. S-ro Zhang Dali faris oratoraĵon pri Esperanto. Ĉiuj ĉeestantoj diskutis pri la 5a Pacifika Kongreso de Esperanto, okazonta en aŭgusto 1992 en la urbo Qingdao ĉe la maro Bohai, provinco Shandong, kaj decidis kunveni dum la kongreso. Ili bonvenigis fervojistajn esperantistojn kaj estraranojn de IFEF ĉe-

esti la 5an Pacifikan Kongreson, samtempe ĉeesti la fakan kunvenon de fervojistoj.

Dum la kongreso ĉiuj fervojistaj delegitoj vizitis la Monumenton por memori mortintajn homojn en la terura tertremo, kiu okazis en 1976 kaj Muzeon pri tertremo en la urbo Tangshan. Ciuj delegitoj alte laŭdis la grandan spiriton de Tangshan-aj popoloj kaj rezultatojn en la rekonstruado de la nova urbo post la tertremo. Ili ankaŭ vizitis ekspozicion de porcelanaĵoj. En ĝi estas diverskoloraj delikataj kaj belaj porcelanaĵoj, montrantaj saĝecon kaj delikatecon de Tangshan-aj popoloj. La ekspozicio mirigis kaj interesigis ĉiujn vizitantojn.

HAN ZUWU, vic-prezidanto de UFEG

Grandrapidaj trajnoj en Eúropo

Skizo pri la nuna stato, libere laŭ DSBbladet, la oficiala kaj personara organo de Danaj Statfervojoj (DSB).

Dek unu jarojn post la premiero de la francaj TGV-trajnoj la eúropa reto de grandrapidaj trajnoj plimalpli akiris sian formon.

Post propono fare de la 12 landoj de EK + Svisio kaj Aústrio en decembro 1990 EK akceptis rezolucion. Sekve de ĝi la EK-komisiono demandis pri supera plano pri realigo de eúropa grandrapida fervoja reto.

En majo 1990 Francio prezentis nacian planon, kaj Germanio, Italio, Britio, Hispanio kaj Danio same posedas konkretajn planojn pri elkonstruo.

Tamen jam nun realiĝis grandrapidaj projektoj. Post la malfermo de la franca TGV-Atlantika en 1989 sekvis la sveda X2000 en 1990, kaj en 1991 InterCity Express (ICE) en Germanio kaj Elettro Treno (ETR) en Italio.

La celo estas krei reton de ĉ 25.000 km longo. El tio 9000 km novkonstruitaj linioj, 15.000 km elkonstruitaj jam ekzistantaj linioj kaj 1200 km lig-linioj.

Multaj esploroj ankoraú restas, kaj konferenco en Bruselo 27a - 29a de aprilo 1992 ('Eurailspeed 92') traktos multajn el la demandoj.

Jen la stato de kelkaj projektoj:

Francio
Francio estas la unua lando, kiu enkondukis grandrapidajn trajnojn. De la 27a de septembro 1981 TGV-Sudorienta trafikis la linion inter Paris kaj Lyon en nur 2 horoj kun maksimuma rapido de 270 km/h, kun baldaúa konekso al la klasika fervoja reto en sudorienta Francio kaj Svisio. En marto 1989, malpli ol 10 jarojn post la enkonduko, oni atingis 100 milionojn da pasaĝeroj.

TGV-Atlantika komenciĝis en 1989 per dua generacio de la TGV-trajnoj. Aerodinamika kaj pli granda motora povumo, kio ebligas rapidojn de 300 km/h. Pli bonaj sidlokoj, malpli da bruo, pli longa (238 m kontraú 200 m), farbita per arĝent-blua koloro, kaj loko por 485 pasaĝeroj en la 3 unuaklasaj vagonoj, la bufedvagono kaj la 6 duaklasaj vagonoj.

Germanio
Germana Federacia Fervojo (DB) ekspluatas la InterCity Express (ICE) ekde la 2a de junio 1991. Blankaj vagonoj kun ruĝa strio trafikas la linion inter Hamburg kaj München tra Hannover, Kassel, Frankfurt, Mannheim kaj Stuttgart. Sur la novkonstruitaj liniopartoj la ICE-trajnoj atingas rapidon de 250 km/h.

ICE-trajno konsistas el nombro de vagonoj (9-14) inter du lokomotivoj.

Kiam estas 14 intervagonoj, la trajno longas 410 m kaj havas lokon por 759 pasaĝeroj.

Italio
ETR (Elettro Treno) 500 trafikas ekde 2a de junio 1991 inter Roma kaj Firenze. ETR 450 datiĝas de 1988 kaj ligas Milano/Roma kun Napoli. ETR 500 estas pli aerodinamika ol ETR 450 kaj veturas 300 km/h kaj havas lokon por 700 pasaĝeroj. Ĝi estas konstruita brumallaŭtiga kaj rezistas kontraŭ la premo dum veturado tra tuneloj. Por kontraŭi al la centrifuga forto kaj por plibonigi la veturkomforton, FS (Itala Ŝtata Fervojo) decidis jam por ETR 450 pri kurbokliniĝa teknologio, la t n 'pendolare' (kio kondukis al la nomo 'Pendolino'). Tiu sistemo elektronike registras la komenciĝon kaj finiĝon de kurboj kaj kondukas la vagonojn ĝuste en la kurbon. Per tio la trajno estas ideala pro la multaj kurboj de la italaj fervojlinioj.

Svedio
Ankaŭ Svedio havas multajn kurbojn, kaj SJ decidis per X2000 por trajno de tia tipo. Ĝi trafikas ekde septembro 1990 kun rapido de 200 km/h kaj kun loko por 250 pasaĝeroj. X2000 konsistas el lokomotivo + 5 vagonoj.

Britio
IC250-trajnoj trafikas laŭ pluraj linioj inter London kaj grandurboj en okcidenta Anglio kun rapido de 200 km/h.

Japanio
Ekster Eŭropo precipe Japanio okupas gvidan pozicion. Kiel la unua fervoja kompanio la japanaj fervojoj (JNR) jam en oktobro 1964 enkondukis grandrapidajn trajnojn. La unua linio inter Tokio kan Ŝin-Osako longas 515 km. La reto de la t n 'Ŝinkansen' intertempe estas elkonstruita. Nun ĝi ampleksas 1800 km kaj plej ofte la trajnoj veturas per rapido de 240 km/h, la plej novaj eĉ de 270 km/h. Depost 1964 ĉ 3 miliardoj da pasaĝeroj uzis la Ŝinkansen sen akcidento.

TGV tra la maniko-tunelo fine de 1993
Francio, Britio, Belgio, Germanio kaj Nederlando jam havas du projektojn kun eŭropa dimensio. Ekde 1993 estos ĉiutagaj koneksoj inter London kaj Paris kaj inter London kaj Bruselo per TGV tra la tunelo sub la Maniko. Poste sekvos grandrapidaj trajnoj inter Paris kaj Bruselo kaj pluen el Köln kaj Frankfurt kaj Amsterdam. Ĝis la fino de la 90aj jaroj kvin landoj do estos ligitaj unu kun la aliaj per traka reto, kiu estos bazo de granda eŭropa fervoja reto kun multaj koneksoj.

Britio baldaŭ trafikos per 200 km/h ĝis Edinburgh laŭ la elektrizita Orienta Marborda Ĉeflinio (ECML). La granda defio por la britaj fervojoj estos la elkonstruo de la Okcidenta Marborda Ĉeflinio (WCML) por rapidoj de pli ol 200 km/h.

AVE de Madrid ĝis Sevilla por la mondekspozicio
La hispana grandrapida linio Madrid-Sevilla estas preta printempe 1992. Je pli longa perspektivo estas planita interligo al Francio kaj per tio al cetera eŭropa fervoja reto. 'Alta Velocidad Espanol' (AVE), kiu estas la nomo de la hispana grandrapida reto, havas saman traklarĝon - 1435 mm - kiel la plej granda parto de Eŭropo.

Francio progresas rilate al konstruo de TGV Norda, kaj la linio Paris-Lille-Manika tunelo supozeble estos preta en 1993 je la malfermo de la tunelo. La ringlinio ĉirkaŭ Paris konsistigos ligon inter la unuopaj TGV-linioj. Krome oni laboras pri duetaĝaj TGV-trajnoj.

Belgio situas centre de la eŭropa reto, kiu en 1998 interligos Paris, London, Bruselon, Köln, Amsterdam

kaj Frankfurt. Jam en 1993 estos ĉiutagaj trajnoj inter Paris kaj London kaj inter Bruselo kaj London tra la Manika tunelo. Ekde 1995 krome estos grandrapidaj trajnoj Paris-Bruselo.

Germanio intense laboras pri pretigo de la linio inter Frankfurt kaj Basel. La grandrapida linio inter Hannover kaj Berlin estos laú la planoj komencita post 1-2 jaroj. Altan prioritaton ankaú havas linio inter Köln kaj Frankfurt.

Svisio laboras pri sia 'Bahn 2000', kiu modernigos aú novkonstruos plurajn liniojn kaj ligojn al najbaraj landoj.

Aústrio elektis diversajn solvojn de la problemoj: novajn liniojn, elkonstruon de ekzistantaj linioj, modernigon kaj aplikon de kurbokliniĝa teknologio.

Finnlando aĉetas la italan 'Pendolino'.
Finnlando ĵus decidis kunlabori kun la itala firmao FIAT, kiu konstruis la ETR 450. Unue (en 1994) temas pri du provtrajnoj de nova generacio de Pendolino, sed poste pri 23 trajnoj dum la venonta 13 jaroj. Maksimuma rapido 200 km/h.

Orienta Eúropo
Politikaj ŝanĝoj en meza kaj orienta Eúropo plus la germana decido igi Berlinon ĉefurbo metis la eúropan grandrapidan reton en novan lumon. Pluraj projektoj momente estas studataj en Hungario, Ĉeĥo-Slovakio, Pollando, Jugoslavio kaj la eksa Sovetunio. Novaj linioj estas planataj ekzemple de Moskvo al Skt Peterburgo kaj al okcidenta Eúropo.

Turkio esploras pri grandrapida linio inter Ankara kaj Istanbul.

Japanio daúrigas la ampleksigon de la Ŝinkansen-reto, kaj diversaj projektoj ekzistas en Suda Koreio, Tajvano, Ĉinio, Aústralio, Kanado kaj en Usono, kie oni ĵus decidis konstrui grandrapidan linion inter tri grandurboj en Teksaso. ■

Gaston Waringhien (1901–1991)



Eklumis ordinare la mateno
kiam filino atentema trovis
la karan kapon sur la kapkuseno
kaj ordinaran vokon vane provis.
Tiel, sen ajna skuo de naturo,
Waringhien mortis en pariza turo.

Strange, ke tiom da profundaj scioj,
el liaj pluraj lingvoj, ĉiu vorto
forflugis, kvazaŭ noktopapilioj,
kaj krekapablojn tuj malkreis morto.
Nur lia arto indus por lamento
pri tia neniiĝo kaj silento.

Inspiro, persistemo, intelekto
povus riĉigi lin; sed grandanime
li sin dediĉis juna al elekto
kiu ordonas vivi pli viktime.
Ankoraŭ nia lingvo nur minoras.
– En sepdek landoj oni lin priploras.



Ploru! Plenmane donu ni liliojn;
salutu, adiaŭu, kun lamento;
daŭre bedaŭru tiujn vastajn sciojn
kiuj por ĉiam nulas en silento;
ĵus faŭkis niamonde fenda tru';
la karan voĉon ni ne aŭdos plu.

Sed vidu la vortarojn kaj eseojn,
tiujn tradukojn tiel ver-spegulajn
(la parkon kaj la florojn kaj trofeojn...),
proprajn poemojn tiel arde brulajn...
Pli daŭros, kiam ĉesos la lamento,
ol ajna bronzo, lia monumento.

MARJORIE BOULTON

Diversaj aranĝoj

Ĉinio

La ĉina landa asocio de IFEF, Unuiĝo de Fervojistaj Esperantistaj Grupoj (UFEG), okazigos fervojistan kunvenon kadre de la 5a Pacifika Kongreso de Esperanto, kiu okazos 16an-22an de aŭgusto 1992 en urbo Qingdao, provinco Shandong, Ĉinio. Tre bonvenaj estos alilandaj kolegoj, kaj perantoj por fervojistoj estas s-ro Li Sen, prezidanto de UFEF, 16 Lou, 2 Hao, Tielu Shushe, Xilin Beilu, HUHHOT, Interna Mongolio, Ĉinio, kaj s-ro Han Zuwu, vicprezidanto de UFEG, Wan Xin Cun 5 Qu 21 Lou 1 Men 501, Hedong Qu, 300162 TIANJIN, Ĉinio.

Cetere, la vicprezidanto Han Zuwu bezonas fakajn materialojn pri trajnoj kun granda rapideco kaj pri elektraj trajnoj de diversaj landoj, kaj li petas pri alsendo de tia materialo. Li ne mencias, en kiu(j) lingvo(j), sed supozeble la angla bone taŭgas, ĉar ankoraŭ ne sufiĉe ampleksa materialo ekzistas en Esperanto.

Aliaj aranĝoj

Paroliga Semajno okazos 2a-8a de aŭgusto 1992 en slovakia urbo SENICA. Informoj ĉe Anna Horňáková, ul. Hviezdoslavova 313/19, CS-905 01 SENICA, ĈSFR.

Esperanta Printempo en Vieno:
Jes, Esperanto estas taŭga lingvo, seminario kun Claŭde Piron en Internacia Esperanto-Muzeo, Michaelerkuppel, Hofburg, A-1010 Wien, 1a-3a de majo 1992.

17a Internacia Semajno de Esperanto okazos 12a-19a de septembro 1992 en la franca mediteranea havenurbo SÈTE, 30 km okcidente de Montpellier. Informoj ĉe Centre Culturel Esperanto de Montpellier, 5 Rue du Docteur Roux, F-34000 MONTPELLIER.

Festsemajno de Næstved, Danio, 19a-28a de junio 1992, oficiala urba kultura aranĝo kun esperantista programero la 21an de junio: Koncerto kun NIKOLIN'. Informoj ĉe Esperanto Unuiĝo de Næstved, Fyrrevænget 4, DK-4700 Næstved.

INTERNACIA FERVOJISTO

1992.3
44a eldonjaro

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

Redakcio:
E Henning Olsen,
Aderupvej 182,
DK-4700 Næstved.
Tel +45 53 72 73 77.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario:
D-ro Romano Bolognesi,
Via Misa 4,
I-40139 Bologna.

Kasisto:
Henning Hauge,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.

Dana poŝtĉekkonto:
1 25 80 36, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.

Dana bankkonto:
7353-350550, Den Danske Bank, DK-9800 Hjørring
(pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).

Svisa bankkonto:
471-02, Thurgauische Kantonalbank,
CH 8590 Romanshorn.

Svisa poŝtĉekkonto:
CH 85-4110-5
Frauenfeld, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.

Redaktofino por la venonta IF: 10.6.1992

Presejo:
Gefion Tryk Næstved A/S